



Freie und Hansestadt Hamburg

Öffentliche Plandiskussion am 3. April 2018

Bebauungsplan-Entwurf HafenCity 16 (Elbtower)

Anlass

Der Bebauungsplan HafenCity 16 soll insbesondere die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung des Elbtowers und für eine Parkanlage an der Nordereibe schaffen. Der Elbtower wird als höchstes Hochhaus Hamburgs ein Merkzeichen für den Eingang zur Hamburger Innenstadt bilden.

Mit dem Quartier westlich der Elbbrücken ist vor einiger Zeit das letzte große Quartier der HafenCity in die Entwicklung gegangen. Die Realisierung wird im nächsten Jahr beginnen. Die U- und S-Bahn-Haltestellen Elbbrücken werden Ende 2018 und Anfang 2019 in Betrieb genommen. Daher ist es folgerichtig, nunmehr auch das Quartier zwischen den Elbbrücken zu entwickeln.

Der Masterplan für die östliche HafenCity aus dem Jahre 2010 stellt für Flächen zwischen den Bahnanlagen und der Billhorner Brückenstraße / A 255 einen Hochhausstandort für ein bis drei Hochhäuser dar. Dieser Standort sollte immer schon der weithin sichtbare östliche Auftakt der HafenCity und der Eingang zur Hamburger Innenstadt aus Richtung Süden werden. Gleichzeitig markiert ein Hochhaus zwischen den Elbbrücken auch das Ende des seeschifftiefen Hamburger Hafens. In der Nachbarschaft zu den mächtigen Bauwerken der Elbbrücken und den breiten Wasserflächen der Nordereibe und des nördlich angrenzenden Oberhafenkanals mit dem Billhafen kann großmaßstäbliche Architektur ein besonderes fernwirksames Zeichen setzen, ohne die Silhouette der inneren Stadt zu stören. Der Zeitpunkt, dieses Baufeld für eine Hochhausbebauung zu entwickeln, ist auch auf Grund des hohen Immobilieninteresses für Hamburg und die HafenCity günstig gewählt.

Für das Hochhausprojekt „Elbtower“ wurde ein besonderes, der Komplexität dieser Aufgabe geschuldetes Verfahren gewählt. Dafür hat die HafenCity Hamburg GmbH (HCH) ein einphasiges Bauherren-Auswahlverfahren durchgeführt, bei dem herausragende Architekturqualität und eine verlässliche Realisierung und Finanzierung miteinander gekoppelt wurden. Wer nicht die Anforderungen in beiden Bereichen erfüllte, konnte in diesem Verfahren nicht zum Zuge kommen. Das Verfahren wurde innerhalb von neun Monaten abgeschlossen. Am 31. Mai 2017 hat die Angebots- und Beratungsphase begonnen. Am 15. September mussten die Angebote einschließlich der Entwürfe abgegeben werden. Eine internationale interdisziplinär besetzte Jury hat drei Entwürfe ausgewählt, mit deren Vertretern die HCH zeitgleich Verhandlungen aufnahm. Für alle drei Bieter sind abschlussreife Grundstückskaufverträge endverhandelt worden. Im Rahmen einer weiteren Jurysitzung am 31. Januar 2018 sprach sich die Jury einstimmig für das überarbeitete Bebauungs- und Nutzungskonzept und den Kaufvertrag von SIGNA als Bauherren mit David Chipperfield Architects Berlin aus. Bewertet wurden Realisierungssicherheit und Architekturqualität. Mit 235 Meter Höhe (ca. 244 m über Normalhöhennull, NHN) wäre der Elbtower das dritthöchste Gebäude in Deutschland. Die Zustimmung der Hamburgischen Bürgerschaft vorausgesetzt, könnte der Bau bereits 2020 / 2021 beginnen.



Luftbild /Plangebietsgrenze

Konzeption und Planinhalt

Der Elbtower liegt prominent am östlichen Anfang der HafenCity und am Eingang zur Hamburger Innenstadt auf einer trapezförmig nach Osten zulaufenden Halbinsel. Nördlich grenzt der Oberhafenkanal mit Billhafen und Rothenburgsort, südlich die Norderelbe und die Veddel an. Die Nord-Süd ausgerichteten Verkehrsstrassen der S-Bahn sowie Fernbahn und der Billhorner Brückenstraße durchschneiden im Westen und Osten das Plangebiet und bilden dadurch Barrieren aus. Andererseits entsteht durch die Verkehrsstrassen eine ausgezeichnete Anbindung an den ÖPNV und den Individualverkehr.

Die neue S-Bahn-Station Elbbrücken mit Verbindungssteg zur U-Bahn-Haltestelle grenzt unmittelbar an das Grundstück des Elbtowers an. Erreicht wird die Station über öffentlich nutzbare Wege, Plätze und Promenaden des Grundstücks sowie über die Zweibrückenstraße.



Blick vom Elbpark, SIGNA, David Chipperfield Architects

Das Gebäude liegt auf einem nahezu dreieckigen Grundstück direkt an den Elbbrücken. Von einem breiten, dreieckigen Sockelbau, der sich mit seinen vier bis fünf Geschossen gestalterisch mit der Grundhöhe der HafenCity verbindet, wächst der Turm in die Höhe. Zunächst in einer etwas flacheren, aber dann zunehmend steileren Kurve. Die skulpturale Form setzt sich aus dem Zusammenspiel dieser Kurve und konkav ausgebildeten Gebäudekanten zusammen. Dabei bildet das Gebäude nach Osten hin eine auseinanderstrebende, sich nach oben aufweitende Form aus. Im Westen greift es mit der niedrigeren Bebauung die Höhe der HafenCity auf und nimmt sich gegenüber der S-Bahn zurück. Die Vielfältigkeit der Kubatur führt dazu, dass sich das Gebäude aus jeder Blickrichtung verwandelt. Die Vielfalt steht im Kontrast zu dem durchgängigen Fassadensystem, das die skulpturale Erscheinungsform des Baukörpers noch unterstreicht. Das Gebäude steht auf einem Sockel, der durch eine regelmäßige Lochfassade gekennzeichnet ist und so Stabilität und Festigkeit vermittelt.

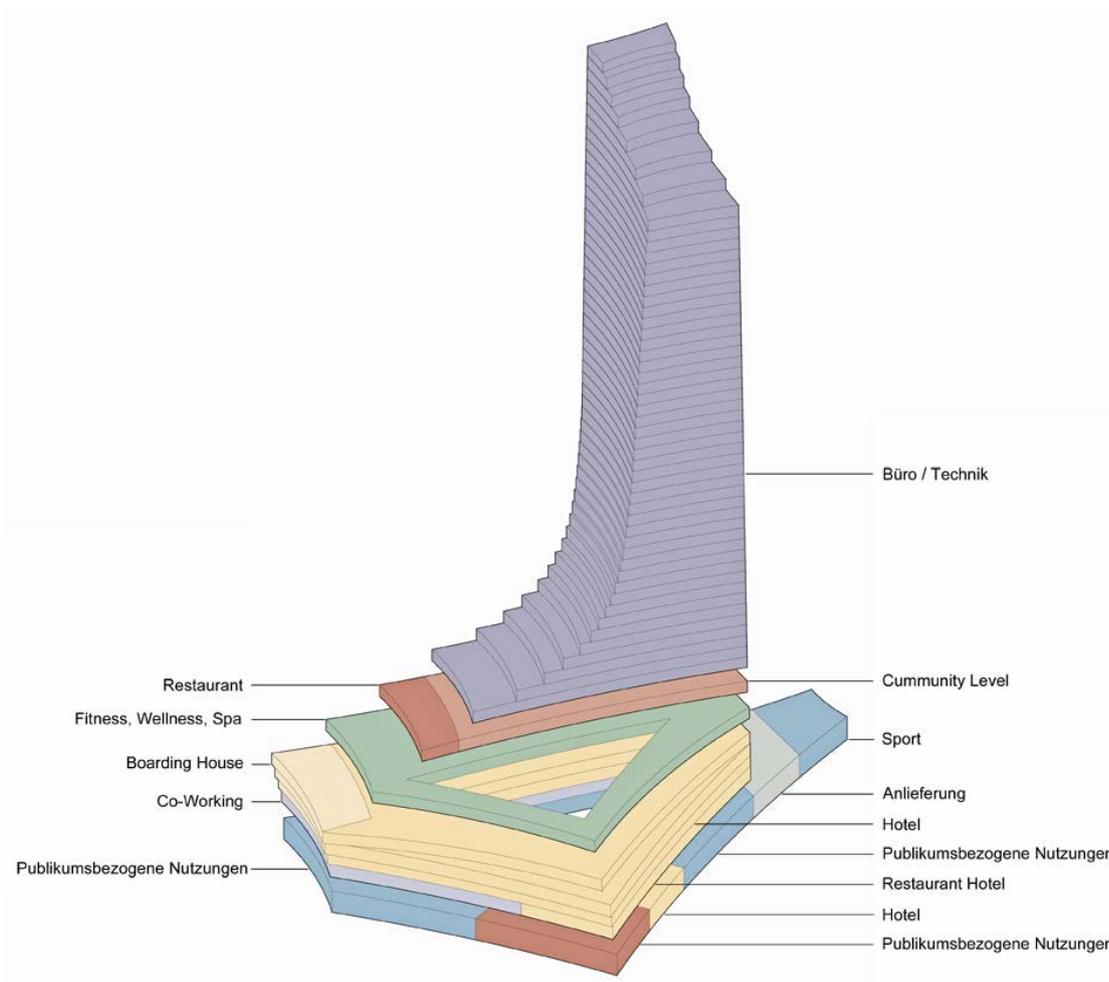
Wegen der hohen Lärm- und Windexponiertheit entsteht auf dem Grundstück kein größerer Platz; stattdessen entsteht im nach Südwesten ausgerichteten, niedrigen viergeschossigen Gebäudeteil ein geschützter und gefasster Stadtraum mit einem inneren Platz. Die Vermittlung der unterschiedlichen Höhenniveaus der Straße, des Eingangsplatzes, der S-Bahn und der Promenade schafft der Entwurf geschickt durch barrierefreie Rampen.

Für die Auswahljury war eines der wichtigsten Kriterien, wie der Turm sich zur Elbphilharmonie ausnimmt. Daher wurde der Blickbeziehung vom nördlichen Elbufer (von dort sind diese beiden skulpturalen Baukörper hintereinander zu sehen) eine große Bedeutung zugemessen. Man kann jetzt bereits feststellen, dass die beiden Gebäude sich keine Konkurrenz machen. Sie entstammen ähnlichen Gestaltungsvorstellungen und können sehr gut nebeneinander stehen. Dies liegt auch daran, dass der Elbtower keine Architekturdiva ist, er vermittelt einen vornehmen und eleganten und auch durchaus etwas zurückgenommenen Eindruck.



Blick von Westen, DCA picture alliance

Bereits in den Anforderungen der Grundstücksauslobung wurde sehr viel Wert auf die publikumswirksamen Nutzungen im Sockelgeschoss gelegt. Als mischgenutztes Hochhaus mit insgesamt mehr als 100.000 qm Bruttogeschossfläche entwickelt sich der Elbtower von einem öffentlichen, vielfältig genutzten Sockel mit Entertainmentflächen. Dazu kommen kleinflächiger Einzelhandel und Gastronomie. In den Obergeschossen werden halböffentliche Nutzungen wie Hotel, Boarding House, Fitness- und Wellness-



Nutzungsmischung, SIGNA, David Chipperfield Architects

bereiche, Kinderland und Co-Working-Flächen angeboten. In den Turmgeschossen werden moderne und flexibel gestaltbare Büroflächen entstehen. Sozialer und kommunikativer Treffpunkt des Gebäudes ist das tagesbelichtete, überdachte Atrium im Sockelbereich. Durch diese helle Mitte führen alle Wege, der innere Platz wird zum identitätsstiftenden Raum des Elbtowers. Der Bauherr hat sich entschieden, wegen der hohen Lärmwerte am Standort kein Wohnen vorzusehen. Die einzelnen Nutzungen und Flächen innerhalb der Kategorien sind im Detail noch nicht festgelegt, dafür fehlt etwa sieben Jahre vor der geplanten Fertigstellung in 2025/2026 die Möglichkeit Verträge zu schließen. Der Elbtower wird nach dem Platinum Standard des Umweltzeichens HafenCity zertifiziert und sich in das ambitionierte Mobilitätskonzept der östlichen HafenCity einfügen.

Weitere Planinhalte

Südlich der Zweibrückenstraße sieht bereits der Masterplan HafenCity sowie der Flächennutzungsplan und das Landschaftsprogramm Grünflächen vor. Diese Zielsetzung wird im Bebauungsplanentwurf mit der Festsetzung einer Parkanlage auf den höher gelegenen Flächen südlich Zweibrückenstraße sowie durch die Festsetzung von Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft auf den tiefer liegenden Flächen zur Elbe gefolgt. Dort sollen auf dem häufig überfluteten Elbufer ökologisch wertvolle Röhrichte und Auwaldrelikte erhalten und entwickelt werden. Die nähere Ausgestaltung der Parkanlage erfolgt in einem freiraumplanerischen Entwurfsverfahren. Die geplante Wegeführung des Elberadwegs und Elbuferwanderwegs entlang der Elbe südlich der Brückenwiderlager der Bahn und der Freihafenelbbrücke wird erst zu einem späteren Zeitpunkt realisiert.

Die benötigten Verkehrsflächen für die Fußgänger und den Radverkehr sowie den motorisierten Verkehr werden auf Grundlage einer abgestimmten Verkehrsplanung im Bebauungsplanentwurf festgesetzt. Die übergeordnete Anbindung der HafenCity an die A 255 / Billhorner Brückenstraße ist für die städtebauliche Entwicklung der HafenCity in der dargestellten Breite verkehrlich notwendig. Die Anbindung des Elbtowers an die Zweibrückenstraße erfolgt an hochwassergeschützter Stelle. Für den freizeitorientierten Elberadweg und Elbuferwanderweg wird eine Trasse südlich der Zweibrückenstraße zur Elbe hin gesichert. Hier soll der im Masterplan HafenCity beschlossene „Brückenschlag zwischen HafenCity und dem Elbpark Entenwerder“ realisiert werden. Im Bebauungsplanentwurf wird eine vorgesehene Fußgänger- und Radfahrerbücke unverbindlich gekennzeichnet.



Blick von Süden, SIGNA, David Chipperfield Architects

Der Oberhafenkanal nördlich des Elbtowers wird geringfügig um ca. 3 m verschmälert, um den baulichen Abschluss des Gebäudes mit mehreren Tiefgaragengeschossen zugleich mit dem Gewässerabschluss realisieren zu können. Nach Norden Richtung Billhafen ist eine Brückenverbindung im Bebauungsplanentwurf unverbindlich gekennzeichnet, die die Anbindung des Elbtowers an Rothenburgsort, Hammerbrook und die nördliche Innenstadt sowie den entlang der Hochwasserschutzanlage verlaufenden Fuß- und Radweg ermöglichen soll.

Der Bebauungsplan-Entwurf HafenCity 16

Der geplante Nutzungsmix von Büro, Entertainment, Einzelhandel, Gastronomie und Hotel wird am Besten mit der Gebietskategorie Kerngebiet (MK) abgebildet. Die Kubatur des Gebäudes wird durch Baugrenzen sowie Gebäudehöhen festgesetzt. Die öffentlich begehbaren und durch Radfahrer befahrbaren Flächen außerhalb der Baugrenzen im Kerngebiet werden mit Geh- und Fahrrechten für Fußgänger und Radfahrer gesichert.

Die Straßen werden als Straßenverkehrsflächen festgesetzt. Die planfestgestellten S-Bahn-Anlagen, die Trassen der Fernbahn und der S-Bahn werden nachrichtlich als oberirdische Bahnanlagen ausgewiesen. Die Flächen des Oberhafens werden nachrichtlich als Wasserflächen übernommen.

Die Grünanlage südlich der Zweibrückenstraße soll im nördlichen Bereich als Parkfläche (Freie und Hansestadt Hamburg) und im südlichen Bereich als Fläche zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft festgesetzt werden.

Das Plangebiet umfasst insgesamt ca. 8 ha. Die öffentliche Auslegung des Bebauungsplan-Entwurfs ist für Herbst 2019 geplant.

Hinweis: Das Grobkonzept der Bebauungsplanzeichnung ist auf der nächsten Seite dargestellt.

Bebauungsplan **HafenCity 16**

Festsetzungen

- Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans
- Kerngebiet
- Zahl der Vollgeschosse, als Höchstmaß
- z.B. II, III als Mindest- und Höchstmaß
- HA 244 Höhe baulicher Anlagen, als Höchstmaß, bezogen auf NNH
- Baugrenze
- Auskragung
- Durchgang, Überbauung, Brücke
- Straßenverkehrsfläche
- Straßenbegrenzungslinie
- Straßenhöhe bezogen auf NNH
- Geländeoberfläche bezogen auf NNH
- Grünfläche
- Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen
- Durchgang mit Gehrecht
- Auskragung mit Gehrecht
- Lichte Höhe, als Mindestmaß
- LH mind. 8 Ungrenzung der Fläche zum Schutz zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Nachrichtliche Übernahmen

- Oberirdische Bahnanlage
- Hochliegende Bahnanlage
- Wasserfläche

Kennzeichnungen

- Begrenzung der unverbindlichen Vermerkung
- Vorhandene Gebäude

Hinweise

Maßgebend ist die Baunutzungsverordnung in der Fassung vom 21. November 2017 (Bundgesetzblatt I Seite 3787)

Längemaße und Höhenangaben in Metern
Der Kartenausschnitt (ALKIS) entspricht für den Geltungsbereich des Bebauungsplans dem Stand vom März 2018



FREE UND HANSESTADT HAMBURG

**Bebauungsplan
HafenCity 16**
Maßstab 1:1000 (in Original)

Bezirk Hamburg Mitte Orsteil 104

Führung zur Öffentlichen Handdiskussion · Stand: 14.03.18